



Automobil Club der Schweiz  
Automobile Club de Suisse  
Automobile Club Svizzero

## Management Summary des ACS-Positionspapiers

### Motorisierter Individualverkehr in Zürich

#### Stadt Zürich

Das Dachprogramm „Stadtverkehr 2025“ zur Förderung einer „stadtverträglichen“ Mobilität wurde durch die im Herbst 2011 angenommene Städteinitiative angestossen, welche in der Gemeindeordnung verankert hat, dass der Anteil von öV, Fuss- und Veloverkehr innerhalb der nächsten 10 Jahre um 10 Prozent ausgebaut wird und Hochleistungs-/Hauptverkehrsstrassen kaum mehr neu- oder ausgebaut werden. Im Vordergrund steht damit die Einschränkung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die folgenden städtischen Themen sind Bestandteile von Stadtverkehr 2025:

#### Verkehrskonzept Innenstadt / Tempo 30 / Parkplatzpolitik

- **Erweiterung der Fussgängerzonen:** Der ACS Sektion Zürich (im Folgenden „ACS“) befürwortet die Erweiterung und die damit verbundenen verkehrslenkenden Massnahmen unter dem Vorbehalt, dass die Zugänglichkeit zur Zürcher Innenstadt weiterhin gewährleistet und nicht durch Sperrung oder Spurabbau erschwert wird.
- **Ausweitung von Tempo-30-Zonen** auf Haupt- und Sammelstrassen bzw. kommunalen Strassen mit quartierübergreifenden Funktionen: Der ACS hat mit dem TCS gegen sämtliche geplanten Tempo-30-Zonen Einsprache eingereicht. Mit Tempo-30-Versuchen während der Nacht will der Stadtrat weitere Schritte zur Lärmsanierung unternehmen. Der ACS beanstandet, dass beim MIV weit strengere Massstäbe angesetzt werden als beim öV. Zudem liegen bezüglich Lärmreduktionen von Tempo 50 auf Tempo 30 keine allgemein anerkannten und stichfesten Messergebnisse vor.
- **Parkplatzpolitik:** Der ACS steht zum „Historischen Kompromiss“ und verlangt wenn immer möglich dessen Anpassung, indem der wirtschaftliche Wert der aufzuhebenden Parkplätze mitberücksichtigt wird. Der ACS fordert ein Umdenken bei der Parkplatzqualität aufgrund dessen Lage und eine laufend aktuelle Parkplatzbilanz. Diese soll zeigen, wo Parkplätze wegfallen oder neue dazukommen. Ferner lehnt der ACS die massive Erhöhung der Parkgebühren und die Ausdehnung der Hochtarifgebiete sowie der Parkuhrbetriebszeiten ab.

1

#### Spurabbau Central

Gegen den geplanten Spurabbau am Central hat der ACS mit anderen Verbänden Einsprache eingereicht, da sie einen Kapazitätsabbau für den MIV befürchten. Zudem sehen sie eine Umgehung des kantonalen Rechts, da der Spurabbau unter dem eisenbahnrechtlichen Planungsgenehmigungsverfahren ausgeschrieben worden ist. Aus Sicht des ACS greift im vorliegenden Fall primär das Strassengesetz (StG).

#### Strassenbauprojekte von überregionaler Bedeutung

- **Rosengarten**  
Laut der öffentlichen Planaufgabe des Strassenbauprojektes Rosengarten-/Bucheggstrasse vom 5. Dezember 2011 sind u.a. ein Spurabbau, die Errichtung lichtsignalgesteuerter Fussgängerstreifen sowie eine Busbevorzugung an den neuen Lichtsignalen geplant. Der ACS ist der Meinung, dass der Spurabbau zu mehr Stau führt und die Errichtung eines Fussgängerstreifens sowohl für Fussgänger als auch für den MIV ein Sicherheitsrisiko darstellt. Deshalb begrüsst der ACS das von Stadt und Kanton vorgestellte Gesamtverkehrskonzept, welches einen bis vier Spuren breiten Autotunnel und das Rosengartentram vorsieht, welches Zürich-Nord, Zürich-West, das Glatt- und das Limmattal vernetzen soll.



Automobil Club der Schweiz  
Automobile Club de Suisse  
Automobile Club Svizzero

- **Milchbucktunnel**

Nach einer einjährigen Versuchsphase hat das ASTRA im September 2014 entschieden, die mittlere Fahrspur für den Verkehr definitiv zu sperren. Als Grund wird die Gefahr einer Frontalkollision angegeben. Für den ACS handelt es sich dabei um vorgeschobene Argumente. Aus diesem Grund hat der ACS eine Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen eingereicht.

- **Seetunnel / Einspurige Untertunnelung Bellevue**

Entlang grosser Teile des Seebeckens herrschen Stau und Verkehrschaos. Der ACS fordert die Aufnahme von Testplanungen für eine Kurzvariante (vgl. Motion 2012/234) bzw. Landvariante zur Verbindung der beiden Seeseiten.

### **Investitionspolitik der Strassenprojekte / Roadpricing / Fahrtenmodell**

Der **ACS fordert vom Bund** die Lückenschliessung im National- und Hochleistungsstrassennetz, die baldige Inkraftsetzung der Netzbeschluss-Regelung, die Bereitstellung entsprechender Infrastrukturkapazitäten auf überlasteten Abschnitten (Agglomerationsprogramm) sowie die Werterhaltung und Schadensminderung der Infrastruktur durch Beibehaltung der bisherigen Standards (keine indirekte Kostenverschiebung zurück an den Kanton). **Vom Kanton fordert der ACS** die Planung und Bauung prioritärer Ortsumfahrungen, die Mittelbeschaffung für Entlastungsstrassen im Rahmen der Agglomerationsprogramme sowie die Werterhaltung und Schadensminderung der Infrastruktur durch Beibehaltung der bisherigen Standards.

Der ACS sagt Nein zu **Roadpricing** (Kostenpflicht für das Befahren von Zentren schweizerischer Grossstädte) aus folgenden Gründen: Roadpricing verursacht Ausweichverkehr, belastet Wohngebiete in den Agglomerationen und führt zu einer Benachteiligung der Betriebe in der Innenstadt.

Der ACS sagt Nein zum **Fahrtenmodell** (Instrument zur effizienteren Planung von Verkehrsaufkommen und Parkraum) aus folgenden Gründen: Wettbewerbsnachteile für Einkaufszentren, Einschränkung der Eigentumsfreiheit und blosser Symptombekämpfung. In der Stadt Zürich wurde das Fahrtenmodell bereits bei verschiedenen Planungs- und Bauvorhaben umgesetzt. Bislang fehlt jedoch eine gesetzliche Grundlage im Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich.

### **Bund: Nationalstrassen**

- **Oberlandautobahn**

Die Oberlandautobahn gehört nach wie vor nicht zum Nationalstrassennetz. Die Planungsvollmacht liegt beim Kanton Zürich. Der ACS unterstützt die vom Kanton ausgearbeitete Linienführung (Variante 2) und fordert die Lücke in der Oberlandautobahn zwischen Uster und Betzholz so schnell wie möglich zu schliessen. Um diese Schliessung zu bewerkstelligen soll der Bund deshalb den Netzbeschluss schnellstmöglich in Kraft setzen.

- **Gubristtunnel**

Der ACS befürwortet den Entscheid des UVEK zum Ausbau der Zürcher Nordumfahrung. Aufgrund von eingereichten Beschwerden kann davon ausgegangen werden, dass der Ausbau der Nordumfahrung sowie die dritte Gubriströhre frühestens 2025 fertiggestellt werden. Der ACS fordert, dass die vom Bundesverwaltungsgericht erteilten Prüfaufträge durch das ASTRA mit Hochdruck vorangetrieben werden.

### **Ausbau des Verkehrssystems mit Augenmass**

Die Verkehrsplanung muss integral und interdisziplinär zwischen den hierarchischen Stufen von Bund, Kanton und Gemeinden erfolgen. Die Trägerschaft der Nationalstrassen ist neu zu regeln. Die Entflechtung von Infrastruktur (Nationalstrassen-AG für Bau und Unterhalt) und Gesamtverkehr (Verwaltung für Steuerung und Überwachung) ist anzustreben. Der ACS setzt sich ausserdem dafür ein, dass die Quersubventionierung der Bahn durch den Autofahrer nicht mehr möglich ist.